



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE
CENTRO DE EDUCAÇÃO E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA
PRÁTICA DE PESQUISA

CALMARIAS, ENJOOS E ÁGUAS PODRES: VICISSITUDES DE UMA VIAGEM
ENTRE LISBOA E RIO DE JANEIRO NO COMEÇO DO SÉCULO XIX

Danrley de Lima Santos
Orientador: Prof. Francisco José Alves

São Cristóvão/SE
2018.1



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE
CENTRO DE EDUCAÇÃO E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA
PRÁTICA DE PESQUISA

CALMARIAS, ENJOOS E ÁGUAS PODRES: VICISSITUDES DE UMA VIAGEM
ENTRE LISBOA E RIO DE JANEIRO NO COMEÇO DO SÉCULO XIX

Danrley de Lima Santos
Orientador: Prof. Francisco José Alves

Artigo apresentado para avaliação da
disciplina Prática de Pesquisa,
ministrada pelo professor Francisco
José Alves, no período 2018.1

São Cristóvão/SE
2018.1

AGRADECIMENTOS

Agradeço, primeiramente, à minha mãe, D. Maria Aparecida de Lima Santos, e ao meu pai, Sr. Anselmo Teixeira dos Santos, pelo amor, carinho, cuidado e educação.

Ao professor Francisco José Alves, orientador que, desde o início do curso, guiou-me de forma competente e atenciosa nos caminhos da pesquisa e do ensino.

Ao professor Luis Fernando Barreto Costa, pelas preciosas “dicas” durante os dois estágios supervisionados que fiz.

À Nauanne, pelo amor, paciência e companhia.

Aos amigos da turma de História 2014.2: Bruno Cardoso Alencar, Eliel Felipe de Almeida, Maurício Félix e Maykon Paulo.

Aos Monitores Revolucionários, amigos que fiz no decorrer dessa jornada: Bruno Farias, Felipe Trindade, Talita Emily, Saulo Barboza e Cláudio Matheus.

Aos companheiros da Agência do IBGE em Estância, por terem feito os meus três anos de serviço nessa instituição uma aventura inesquecível.

CALMARIAS, ENJOOS E ÁGUAS PODRES: VICISSITUDES DE UMA VIAGEM ENTRE LISBOA E RIO DE JANEIRO NO COMEÇO DO SÉCULO XIX¹

Danrley de Lima Santos²

Orientador: Prof. Dr. Francisco José Alves

RESUMO:

Este artigo tem como objeto alguns aspectos das viagens náuticas entre Portugal e Brasil no início do século XIX. Seu objetivo é elencar e examinar algumas dificuldades dessas viagens à época. Toma como base uma carta do arquivista lisboeta Luis Joaquim dos Santos Marrocos ao seu pai, relatando as vicissitudes enfrentadas por ele em sua viagem entre Lisboa e Rio de Janeiro no ano de 1811. No tratamento da matéria-prima, foi adotado o método indiciário, tal qual formulado por Carlo Ginzburg (1981).

PALAVRAS-CHAVE: Viagens Marítimas; Século XIX; Luis Joaquim dos Santos Marrocos.

LULLS, SICK AND ROTTEN WATERS: VICISSITUDES OF A JOURNEY FROM LISBON TO RIO DE JANEIRO IN THE EARLY 19TH CENTURY

ABSTRACT:

This article has as object some aspects from the nautical travels between Portugal and Brazil in the early 19th Century. Its objective is to list and examine some difficulties of these travels at that time. It takes as a base a certain lisboet archivist Luis Joaquim dos Santos Marrocos's letter to his father reporting the setbacks faced by himself on his travel between Lisbon and Rio de Janeiro in the year 1811. In the treatment of the feedstock, it was adopted the index method, such as formulated by Carlos Ginzburg (1981).

KEYWORDS: Nautical Travels; Nineteenth Century; Luis Joaquim dos Santos Marrocos

¹ Este trabalho é o desdobramento de um exercício apresentado na Oficina de Análise e Interpretação de Fontes Históricas coordenada pelo Prof. Francisco José Alves entre maio e dezembro de 2015.

² Concludente do curso de Licenciatura em História (DHI – UFS). E-mail: danrleyufs@gmail.com

I. INTRODUÇÃO

A viagem marítima entre Portugal e Brasil no início do século XIX era uma aventura cheia de perigos. Neste artigo, examinaremos as principais dificuldades enfrentadas nessas travessias, tais como: a presença muitas vezes frequente e imprevisível das calmarias e ventos desfavoráveis, bem como a escassez, a bordo, de água potável e gêneros alimentícios. Além dessas, podem ser elencadas outras, a exemplo dos enjoos e demais moléstias que acometiam os tripulantes.

Para isso tomamos como base uma carta³ do arquivista e bibliotecário lisboeta Luis Joaquim dos Santos Marrocos (1781 – 1838)⁴ escrita ainda em alto-mar, ao seu pai, no ano de 1811, a bordo da Fragata Princeza Carlota. Antes de examinarmos o testemunho, vejamos alguns informes sobre seu autor.

Luis Joaquim dos Santos Marrocos faz parte da imensa quantidade de Funcionários Reais que vieram para o Brasil em consequência da transmigração da Corte Portuguesa em 1808. O autor da missiva era indivíduo de considerável formação intelectual. Na carta, ele relata os perigos que viveu embarcado na Fragata Princeza Carlota, em Lisboa, viajando para o Rio de Janeiro. O objetivo de sua vinda ao Brasil era nobre: acompanhar a segunda remessa de livros da Biblioteca Real Portuguesa (SCHWARCZ, 2002)⁵.

Vejamos a transcrição dessa carta cujos originais manuscritos se encontram na seção de manuscritos da Biblioteca da Ajuda, em Portugal, sob a cota BA 54-VI-12 nº 1. Aqui utilizaremos a transcrição feita pelo historiador Rodolfo Garcia (1873-1949) no volume 56 dos Anais da Biblioteca Nacional, publicada no ano 1938, por ocasião do centenário da morte de Marrocos. Eis a carta:

Ao S.^r Francisco José dos Santos Marrocos.

Meu Pay e S.^r

No Paço R. de N. S.^{ra} da Ajuda

Páteo da Opera R. em Bellem.

³ A carta que será analisada é a primeira de um total de 186 que foram escritas por Luis Joaquim dos Santos Marrocos e endereçadas a sua família.

⁴ Para mais informações sobre a biografia de Marrocos, ver: GARCIA, Rodolfo (editor). Cartas de Luiz Joaquim dos Santos Marrocos. 1811-1821. **Anais da Biblioteca Nacional**, Rio de Janeiro, v. 56, 1938. p. 5-25.

⁵ A Biblioteca Real de Portugal veio para o Brasil em três remessas sucessivas entre os anos de 1810 e 1811. Para mais detalhes, consultar: SCHWARCZ, Lilia Moritz. **A longa viagem da Biblioteca dos Reis: do Terremoto de Lisboa à Independência do Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.

Lisboa

Meu Pay e Sr. do C.

Esta he feita entre Ceo e agoa, sobre mil afflições, desgostos e trabalhos, quaes nunca pensei sofrer; pois tendo sahido da barra de Lisboa com vento de feição, mal chegámos ao mar largo, nos saltou vento de travessia, q.^e nos impellio p.^a a Costa de Africa: à vista della passámos as Ilhas dos Açores, e as Canarias, por meio de bordagens retrógradas, q.^e por m.^{tas} vezes chegou a suspender-se de todo a navegação pelas calmarias podres, misturadas com ventos contrários, q.^e nos expunha a imensos perigos. Agora estamos na esperança de avistarmos amanhã a Ilha de Santiago, hua das de Cabo-Verde, e por não deixar hua tão boa ocasião, tenho tenção de saltar em terra, não obst.^o os máos ares de terreno, a fim de lançar esta Carta no Correio, por não confiar esta empresa de outrem. Não he necessario explicar a V. M.^{ce} o summo cuid.^o em q.^e tenho passado estes 27 dias de viagem, considerando em toda a familia, sem exceção de pessoa: estou certo q.^e V. M.^{ce} me crê; e m.^{to} mais na molestia da Mãe, e nas vertigens subitas de V. M.^{ce}, mas Deos permittirá se não augmente o desarranjo com a falta de saude. Eu tenho passado muito incommodado da garganta, boca e olhos, de maneira q.^e estou em uso de remedios: não tive enjôo algum ao sahir da barra de Lisboa: porem causou-me a maior compaixão ver o vomitorio geral da gente da Fragata; pois entre 550 pessoas, q.^e aqui há, forão poucas as privilegiadas do enjôo. De noute não posso dormir mais de hua hora, por q.^e o resto fica-me p.^a eu pensar nos lances presentes e futuros da m.^a vida. Ao outavo dia de viagem já era corrupta e podre a agoa de ração, de man.^a q.^e se lançaõ fóra os bichos p.^a poder beber-se: tem-se lançado ao mar m.^{tos} barris de carne salgada podre. Em fim tudo aqui he hua desordem, pela falta de provid.^{as} em tudo: todas as cordas da Fragata estão podres, menos as enxarcias; todas as velas estão avariadas, de sorte q.^e se rasgão com qualq.^r viração: a tripulação não presta; e em semelhante estado ficaremos perdidos, se por nossa desgraça formos accomettidos de algum temporal rijo. Não ha botica sufficiente p.^a os doentes, pois não consta mais do q.^e de meia duzia de hervas, sendo aqui as molestias em abundancia; não ha galinhas, nem carnes frescas p.^a elles. Finalm.^{te}, p.^a dizer tudo de hua vez, se eu soubera o estado, em q.^e existe a Fragata Princeza Carlota, repugnava absolutam.^{te} de metter-me nella e a Livraria, e nisto m.^{mo} fazia hum grande serviço a S. A. R. Apezar de tudo isto, confio na misericordia Divina, q.^e nos livrará dos riscos a q.^e estamos expostos; e a cuja Providencia estou entregue com a maior resignação. V. M.^{ce} terá a bondade.^e de me recomendar a todos os da nossa amizade; e espero me inclúa nas suas orações, felicitando-me com a sua benção, rogando isso m.^{mo} a m.^a Mãe e Tia, a q.^m não posso explicar a perturbação da m.^a cabeça, q.^e ás vezes chego a perder o tino, pensando como e quando as chegarei a vêr. Espero q.^e V. M.^{ce} me escreva, logo que receber esta, dirigindo-a p.^a o Rio de Janeiro: e Sou

De V. M.^{ce}Filho m.^o affct^o e O.^o

Luiz Joaquim dos Santos Marrocos

P.S.

Saud.^{es} á Mana e à Ignez: e tendo tanto p.^a dizer ainda, he tal a pressa, q.^e me obriga a levantar penna, reservando este socego p.^a o Rio, se D.^s permittir q.^e eu lá chegue.

Em 6.^a fr.^a de Paixão ás 10 horas da noute, e já com dous recados da Ronda p.^a q.^e apague a luz. (MARROCOS, 1938, p. 29-31).

O documento, como se vê, nos permite vislumbrar algumas das aflições enfrentadas pelos passageiros e tripulantes numa viagem marítima à época.

Consideremos cada uma dessas vicissitudes, tomando como inspiração a leitura indiciária, formulada pelo historiador Carlo Ginzburg (1981)⁶. Nesta perspectiva de análise, os indícios dados pelo documento são encarados como pistas para o entendimento de uma realidade mais ampla. O historiador, dessa maneira, faz um verdadeiro trabalho detetivesco, buscando decifrar os sentidos de tais rastros.

II. OS “TERRORES” DOS MARINHEIROS: AS CALMARIAS E OS VENTOS DESFAVORÁVEIS

A calmaria é, sem dúvida, um dos grandes problemas enfrentados nas travessias oceânicas no início do século XIX. Na carta de Marrocos ao seu pai isto fica muito evidente. Diz ele: “(...) *por m.^{tas} vezes chegou a suspender-se de todo a navegação pelas calmarias podres*”.

Consideremos, então, o que dizem dois dicionários de época sobre o significado do termo. Segundo o *Diccionario de Marinha*, de João Pedro de Amorim, publicado em 1841 (1841, p. 78), calmaria é uma “quietação total, falta total de vento”. Já no *Novo Dicionário da Marinha de Guerra e Mercante*, de Antonio Gregorio de Freitas e lançado em 1851, (1851, p. 116), o termo calmaria é definido como sendo “tempo de calma no mar, falta de vento acompanhada de calor; geralmente succede mais entre os trópicos”.

As definições trazidas acima mostram que as calmarias são um fenômeno que fazia com que as águas ficassem brandas, quietas, o que dificultava bastante a navegação. Lembremos que o uso de embarcações a vapor é pequeno no momento em análise (início do século XIX), o que torna a dependência em relação aos ventos uma constante nas travessias.

Marrocos afirma em sua carta que por várias vezes a navegação da Fragata Princeza Carlota foi totalmente interrompida devido às calmarias. Além disso, quando havia ventania, esta não favorecia a embarcação. Pelo contrário, a expunha a grandes perigos.

As calmarias constituíam uma verdadeira temeridade para as navegações daquele período. Dificilmente podiam ser previstas e, por esse motivo, tornavam a chegada ao destino algo imprevisível, muitas vezes demorado e perigoso. Talvez isso explique os quase três meses que a Fragata Princeza Carlota levou para concluir a travessia entre Lisboa e Rio de

⁶ Para saber mais sobre o método indiciário, consultar: GINZBURG, Carlo. *Sinais: raízes de um paradigma indiciário. Mitos, emblemas, sinais: Morfologia e História*. São Paulo: Cia das Letras, 1989.

Janeiro. Nosso missivista informa que, no momento em que escrevia, estava no vigésimo sétimo dia de viagem e ainda se encontrava nas imediações de Cabo Verde, isto é, distante aproximadamente 4.805 km do seu destino.

Além das calmarias, os ventos desfavoráveis também contribuíam para tornar penosas as viagens marítimas daquele tempo. Se atentarmos para o início da carta, vemos Marrocos citar alguns tipos de vento. Inicialmente, a viagem foi favorecida pelos *ventos de feição*, isto é, ventos que sopram na direção para a qual se quer chegar. Por outro lado, a travessia fora dificultada pelos *ventos de travessia* e, mais adiante no relato, por *ventos contrários*.

Essas duas últimas formas de vento atrapalhavam a navegação. No entender de um perito, os ventos contrários são os que sopram em direção oposta ao destino que se quer chegar. Mesmo assim, não tornavam impossível o prosseguimento da viagem. Quando ocorriam, poderiam ser superados com a técnica de navegação à bolina (ou navegação contra o vento). Já os ventos de travessia são aqueles que “*sopra[m] normalmente ao rumo, à costa, etc.*” (ESPARTEIRO, 1943, p. 193) No caso aqui analisado, essas formas de vento jogaram a Fragata na qual Marrocos estava para a costa do continente africano, ajudando a tornar a viagem mais demorada ainda.

Como fica perceptível, não só a ausência (calmaria), mas também a presença de ventos (quando desfavoráveis), eram fatores que concorriam para alongar o tempo que uma embarcação levava para atravessar o Atlântico nesse período.

III. A ESCASSEZ DE ÁGUA POTÁVEL

Outro problema enfrentado por aqueles que empreendiam viagens marítimas no começo do século XIX é a falta de água potável. No testemunho em análise, Santos Marrocos expõe uma dura situação: “*Ao outavo dia de viagem já era corrupta e podre a agoa de ração, de man.^a q.^e se lanção fóra os bichos p.^a poder beber-se*”.

Em apenas 8 dias de viagem, como fica claro, a água potável armazenada já se encontra podre e imprópria para o consumo humano. Apesar disso, não havia outra saída senão bebê-la. Para tanto, segundo a correspondência, utiliza-se o expediente de lançar ao mar os “bichos” que contribuíam para essa situação.

Vê-se que as dificuldades relacionadas à água potável giram em torno de dois pontos, a saber: a sua qualidade para o consumo e a sua quantidade – se suficiente ou não para abastecer os passageiros durante todo o deslocamento marítimo.

Em relação à qualidade, temos que era comum encontrar a água em estado impróprio para o consumo nas embarcações. Armazenada geralmente em recipientes de madeira no porão, ela se tornava rapidamente adstringente, ganhando coloração estranha e cheiro ruim (FONSSAGRIVES, 1862). Aliado a isso, enchia-se de bichos. Esses “bichos”, são, na verdade, inúmeras larvas e fungos que se proliferavam no líquido em decorrência do local de onde fora recolhido e das condições higiênicas de armazenamento – por sinal, muito precárias (MERRIEN, 1969).

O médico francês Fonssagrives (1862, p. 349), em seu *Tratado de Hygiene Naval*, lembra que somente alguns anos depois da viagem empreendida por Marrocos é que os problemas do armazenamento de água passaram a ser combatidos com eficácia. A partir do ano de 1815, por exemplo, a marinha inglesa inova ao utilizar para acondicionamento da água tanques de ferro, no que foi seguida pela França em 1820. Em pouco tempo essa prática se generalizou e contribuiu para uma melhor conservação do líquido.

Assim sendo, constatamos que há um conjunto de fatores que ocasionavam a corrupção da água potável nas viagens oceânicas. Esses fatores vão desde o momento do seu recolhimento, até o local onde o líquido era armazenado. Tudo isso contribuía para que situações como a relatada por Marrocos fossem corriqueiras.

Deste modo, como fica claro na carta, após a identificação de que a água estava corrompida, os estoques não são totalmente descartados, jogados ao mar. Percebam que o arquivista diz que se lançam fora apenas os bichos. Após o procedimento, a água estava apta para o consumo.

Este detalhe revela uma atitude recorrente entre os passageiros das embarcações: tentar purificar a água para depois consumi-la. Isto se justifica, logicamente, pela ideia não muito feliz que seria simplesmente descartar toda a água armazenada. Recordemos o quão imprevisíveis as viagens transatlânticas eram à época. Poderiam durar muitos dias além do previsto e a água descartada faria falta.

A retirada dos bichos da água não era a única forma de torná-la aproveitável. Jean Merrien (1969) em estudo sobre o cotidiano dos marinheiros, nos mostra outras formas utilizadas para se purificar a água à época. Algumas são: diluir farinha de cevada para deixá-la mais limpa e sem o gosto amargo; passá-la de um recipiente para outro, de maneira a fazer desaparecer o mau gosto e, por fim, deixar os barris contendo água de duas a três noites ao

sereno e, ao amanhecer, apagar dentro dos vasos duas ou três vezes uma barra de ferro em alta temperatura.

Ainda existia a possibilidade de se utilizar a água do mar para consumo após a retirada do sal. Porém, isso não acontecia muito, já que sua utilização ocorria principalmente para o preparo de alimentos.

Outro testemunho de época atesta que a escassez de água era comum nas embarcações portuguesas. Trata-se do relato, publicado originalmente em 1810, do tenente da Marinha Britânica Thomas O'Neil, que acompanhou parte do traslado da Corte Portuguesa para o Rio de Janeiro em 1808. Observador astuto, O'Neil (2007, p. 66) assim descreve as suas primeiras impressões ao ser transferido de uma embarcação inglesa para um navio português: *“Arriscando a vida dos fuzileiros, chegamos a bordo e fomos na mesma hora informados de que eles estavam com as provisões esgotadas [...] tendo apenas 16 galões de água.”*

Os relatos de Marrocos e Thomas O'Neil nos deixam ver a importância da água potável para os navegantes. Item vital, precisava ser conservada sob mil cuidados para o bom prosseguimento da viagem

IV. AS RESTRIÇÕES ALIMENTARES

Como vimos, a falta ou existência em más condições de água potável, era uma das grandes dificuldades enfrentadas pelos navegadores no início do século XIX. Mas, além dessa, existia outra também muito delicada: a escassez de gêneros alimentícios.

Marrocos fala disso num passo da sua carta: *“tem-se lançado ao mar m.^{tos} barris de carne salgada podre”*.

O descarte de vários barris com carne na fragata nos permite vislumbrar alguns pontos. O primeiro deles é o salgamento como estratégia de conservação das carnes consumidas a bordo. Todavia, conforme Marrocos, o processo não era, muitas vezes, eficaz. Isto decorria, provavelmente, da armazenagem inadequada, das condições precárias de higiene a bordo e do calor extenuante da zona tropical pela qual passava a embarcação. Tal situação contribuía para que os estoques de mantimentos fossem rapidamente infestados por ratos, baratas e carunchos e rapidamente apodrecessem. (GOMES, 2008)

Em virtude dessa contingência, era constante, a bordo, a prática de racionamento de alimentos. Nota-se que estes ocorriam geralmente com a supressão de uma das três refeições ou com a diminuição da quantidade de ração distribuída entre os tripulantes. Claro que eles

não seguiam sempre o padrão explicitado acima. Poderiam ser mais ou menos severos a depender das condições quantitativas e qualitativas do estoque de alimentos. Tal fato levava muitas vezes à subnutrição dos mareantes e passageiros. (MERRIEN, 1969)

Além da carne, item que aparece no documento em análise, a nutrição dos navegantes poderia ser completada por outros artigos. Entre eles, podemos citar peixes – pescados em alto mar -, bolachas, arroz, favas, queijo, toucinho, cebolas, repolho azedo, vinagre, frutas em geral e até vinho. No caso da tripulação, o consumo alimentar decorria da situação da pessoa na hierarquia. (MERRIEN, 1969).

Para demonstrar como a escassez de alimentos era uma constante nas embarcações lusas do início do oitocentos, mais uma vez recorreremos a Thomas O’Neil. O tenente irlandês também informa acerca das restrições alimentares encontradas no navio português em que ficou embarcado. Ele relata que todas as provisões haviam acabado, estando os mareantes “*sem pão, carne, vinho e aguardente*”. (O’NEIL, 2007, p. 66)

As consequências da subnutrição a bordo, pode-se imaginar, eram tenebrosas. Algumas moléstias, a exemplo do escorbuto, eram comuns em decorrência da pobreza no consumo de alimentos, em especial, os ricos em vitamina C. (MERRIEN, 1969)

Vale considerar ainda alguns pontos a respeito dessa doença. Para tanto, nos basearemos nas considerações feitas pelo médico Pedro Napoleão Chernovitz (1812-1882), que em seu *Diccionario de Medicina Popular* (1851, p. 161) assim define o escorbuto: “*Molestia produzida pela alteração do sangue, e cujos principaes caracteres são fraqueza mui grande, nodoas lividas em diferentes partes do corpo, amollecimento das gengivas e disposição ás hemorragias*”.

Quanto às causas dessa enfermidade, o dicionarista nos informa que o escorbuto atingia as tripulações dos navios que demoravam muito tempo para desembarcar e que, em consequência disso, viam-se privadas de carnes e vegetais frescos. Além disso, são listadas outras causas, tais como: o consumo de água “corrupta” e a falta de exercícios físicos por parte dos mareantes. (CHERNOVIZ, 1851)

Ao contrário do que até então se pensava, o escorbuto não era uma doença contagiosa, mas sim uma avitaminose, isto é, doença ocasionada pela carência no consumo de vitaminas.

V. OUTRAS DOENÇAS

O escorbuto não era a única doença a assombrar os desbravadores dos mares em começos do século XIX. Outras moléstias concorriam para tornar a vida nas embarcações mais difícil. Santos Marrocos traz à tona, em sua carta, uma destas: “(...) *não tive enjoô algum ao sahir da barra de Lisboa: porem causou-me a maior compaixão ver o vomitorio geral da gente da Fragata*”.

O arquivista diz ao pai que não teve enjoos e que se comoveu com os vômitos dos demais tripulantes. O enjoo aludido por Marrocos era algo muitíssimo comum nas viagens marítimas daquele período. Sendo assim, resta-nos saber: o que o caracteriza, quais as suas causas e sintomas e como os mareantes o combatiam?

O enjoo, como define um dicionário de época, nada mais é do que uma “*nausea de estomago e vomitos, acidente que acontece aos que embarcão*”. (BLUTEAU, 1789, p.502). Percebe-se, nessa definição, a íntima relação entre esse mal-estar e a condição de estar embarcado.

Dessa maneira, ao se buscarem suas possíveis causas, o já citado médico Chernoviz mostra que elas estão diretamente relacionadas aos balanços excessivos do navio e à condição física do tripulante. Ademais, os maus cheiros a bordo – haja vista que nem sempre as condições de limpeza eram satisfatórias –, também contribuíam para o aparecimento dos famigerados enjoos. (CHERNOVIZ, 1851; MERRIEN, 1969)

Um indivíduo acometido desse achaque passava por um verdadeiro martírio. Os sintomas começavam com uma “ansiedade” na boca do estômago. Em seguida, vinham as dores de cabeça, vertigens e finalmente os vômitos. Após o vomitório, o enfermo ficava sem ânimo algum, totalmente abatido, imóvel. (CHERNOVIZ, 1851). Pelo que vemos, nosso bibliotecário teve muita sorte, pois, dentre as 550 pessoas embarcadas na Fragata Princeza Carlota, ele foi um dos únicos que não sofreram com a moléstia.

No tratamento ou prevenção do enjoo, ainda segundo o médico oitocentista que consultamos, os navegantes daquela época se valiam de alguns expedientes. Nos casos em que o indivíduo já se encontrava vomitando, este precisava fazer um esforço para tomar algum caldo ou água morna, pois assim o mal-estar passaria mais depressa. Noutros casos, aconselhava-se o uso de um expediente mágico: andar com sal nas mãos ou na cabeça. Por fim, para evitar o surgimento da agonia estomacal, recomendava-se estender o corpo na cama e ficar o mais quieto possível, de preferência nos pontos do navio onde os balanços são mais fracos. (MERRIEN, 1969).

Apesar de não serem citadas por Marrocos em sua missiva, existiam outras moléstias que acometiam os navegantes nos primeiros anos do século XIX. Basta atentarmos para esse

trecho da carta do bibliotecário: “[...] *sendo aqui* [isto é, na Fragata Princeza Carlota] *as molestias em abundancia*;” Examinemos, dada a sua importância, algumas delas.

No *Diccionario de Medicina Domestica e Popular* (1865), o médico dinamarquês Theodoro J. H. Langgaard (1813-1883) considera a desinteria uma enfermidade comum em locais poucos espaçosos, a exemplo dos navios. Essa doença, segundo o especialista, tem como principais sintomas: violentas dores de barriga e evacuações excessivas seguidas de fraqueza no corpo e calafrios. Em relação às suas causas, Langgaard nos informa que o calor úmido, os cansaços excessivos, a alimentação pobre, o consumo de frutas verdes e aquosas, além de tristezas e sustos contribuíam para o surgimento do mal-estar.

O indivíduo ainda poderia ser atingido pela disenteria através dos miasmas⁷, em especial, aqueles oriundos das evacuações de doentes com a mesma doença reunidos num mesmo ambiente. O tratamento da disenteria, naquele contexto, fazia-se, sobretudo, com o uso de medicamentos e ervas medicinais, dos quais são exemplos o óleo de rícino e a raízes de arnica e calumba.

Diante do exposto, não é absurdo imaginar que, na Fragata Princeza Carlota, muitos de seus tripulantes tenham sofrido com essa e outras doenças não discriminadas pelo autor da carta. Todas as condições elencadas para o aparecimento desse achaque estavam presentes na embarcação. Para piorar o quadro, o tratamento dos doentes estava comprometido, pois Marrocos é enfático ao afirmar que “*Não ha botica [medicamentos] sufficiente p.^a os doentes, pois não consta mais do q.^e de meia duzia de hervas*”.

As enfermidades físicas não são as únicas a incomodar a vida dos marinheiros nas primeiras décadas do século XIX. Outro conjunto de doenças, de feitio psicológico, também estavam presentes na vida dos homens do mar. O arquivista Luis Joaquim dos Santos Marrocos indicia este fato ao escrever: “[...] *a q.^m não posso explicar a perturbação da m.^a cabeça, q.^e ás vezes chego a perder o tino [juízo] [...]*

As incertezas e perigos enfrentados por Marrocos na travessia o fazem relatar que está psicologicamente abalado, com a cabeça perturbada. O já consultado Fonssagrives (1862) mais uma vez nos ajudará a elucidar esse tema. Segundo nosso especialista, as doenças psíquicas são fruto do que ele considera o “regime moral” dos navios. Esse regime é marcado por uma série de características, como por exemplo a solidão e o isolamento, a convivência forçada com desconhecidos e a mudança de hábitos. Todas essas condições concorriam para o

⁷ De acordo com Chernoviz (1851), miasmas são “emanações nocivas, dissolvidas no ar, que atacam o corpo humano”. Os defensores dessa teoria postulavam que as doenças eram geradas pelos maus cheiros oriundos de ambientes sujos, insalubres. Em fins do século XIX, a crença nos miasmas sai de cena, dando lugar à chamada teoria bacteriológica.

aparecimento dos desconfortos mentais. Uma das principais consequências disso era a chamada *nostalgia*.

Assim define tal sentimento o médico Fonssagrives (1862, p. 535): “*é uma espécie de idéia fixa do coração, que concentra a saudade, a tristeza e as aspirações em um só ponto – o paiz natal*”. Não restam dúvidas que Marrocos, no momento em que escrevia, sofria desse mal. Basta atentar para o tom de toda a sua correspondência, marcada pela saudade e pela vontade de voltar a ver seus familiares.

Como minorar esse grave problema? A terapêutica da época recomendava principalmente as seguintes medidas: o apelo à religião, a conversa com outros tripulantes, a participação em jogos, o uso do tabaco (fumado ou mascado) e a atividade intelectual refletida na escrita de cartas. (FONSSAGRIVES, p. 528; 53; 540; 544; 546)

Pelos traços da carta em análise ficam nítidas quais as opções escolhidas por nosso bibliotecário para diminuir as angústias que marcaram sua travessia (a religião e a escrita).

Outros tipos de enfermidades muito comuns nas embarcações daquele tempo eram as doenças venéreas, como a sífilis e as parasitoses, dentre elas a conhecida “bicho da Guiné”. (MERRIEN, s.d., p. 227).

Vê-se que era grande a quantidade de doenças que assombravam os marinheiros. As comentadas acima não esgotam o elenco. Elas são as mais frequentes no cotidiano náutico e por isso tiveram maior destaque nesse trabalho.

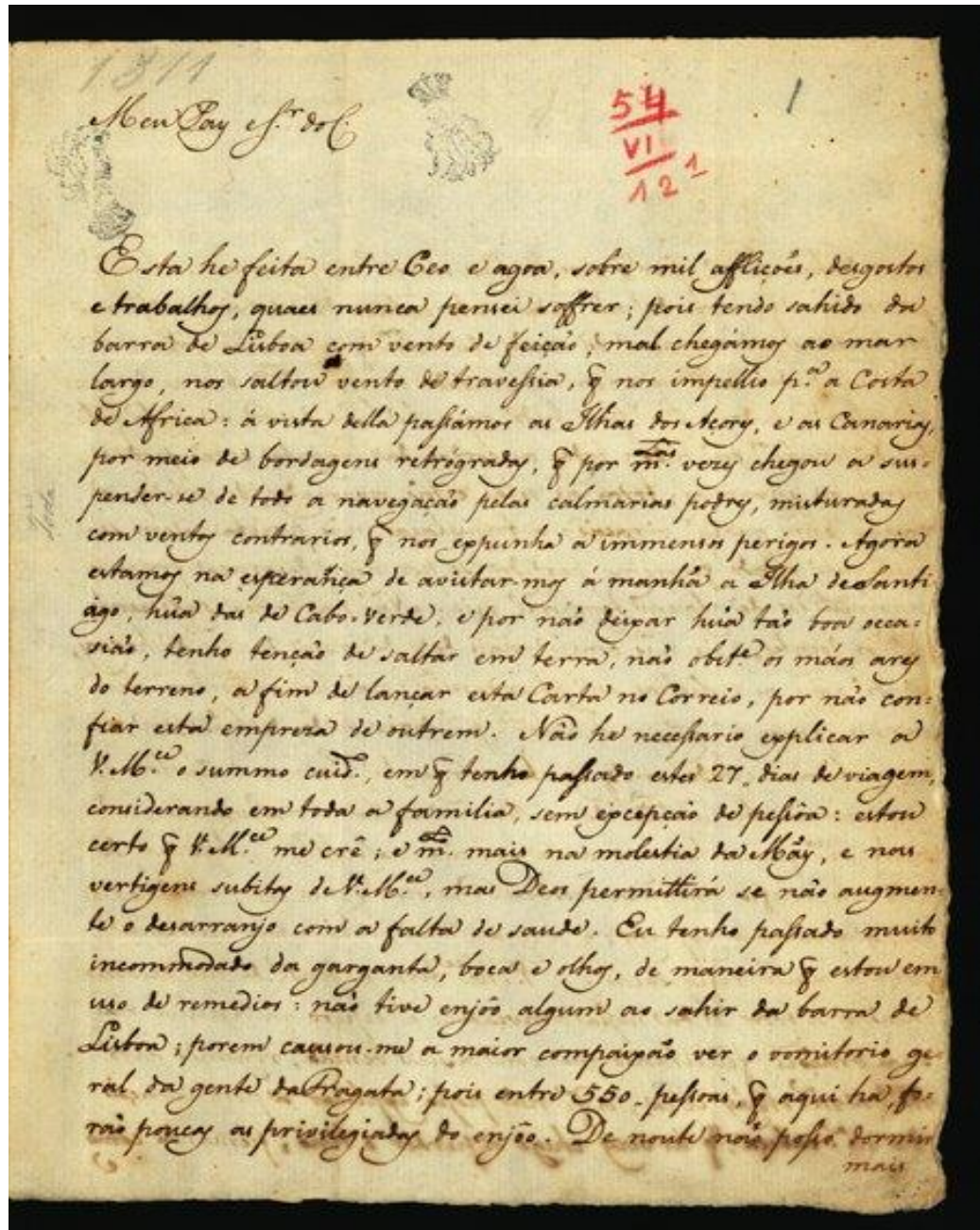
VI. CONCLUSÃO

A carta de Luis Joaquim dos Santos Marrocos, como vimos, mostrou algumas das dificuldades enfrentadas pelos navegantes na longa travessia entre Lisboa e Rio de Janeiro no início do século XIX.

Percebemos que a empresa náutica naquele período possuía traços que dificultavam o seu sucesso. Tais problemas eram as calmarias e os ventos contrários, que concorriam para a duração da travessia além do previsto; a conservação da água potável e de outros alimentos e as doenças físicas e psíquicas.

VII. ANEXOS

Fac-símile da primeira carta de Luis Joaquim dos Santos Marrocos (1811)



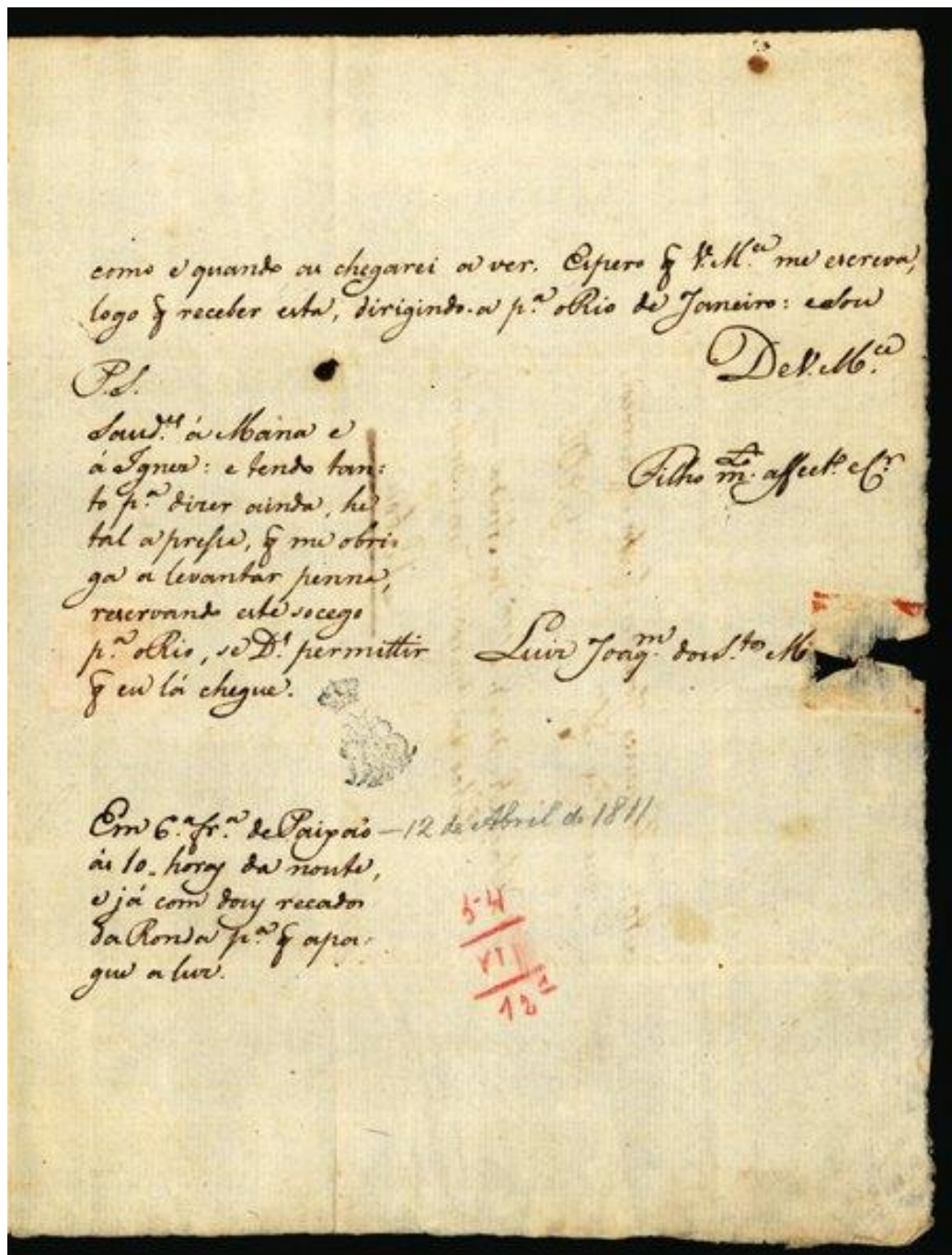
Carta de Luis Joaquim dos Santos Marrocos para seu pai Francisco José dos Santos Marrocos [12 de abril de 1811], Biblioteca da Ajuda, Lisboa, BA 54-VI-12 n.º1.

Fac-símile da primeira carta de Luis Joaquim dos Santos Marrocos (1811)

mais de hũa hora, por q' o resto fica-me p.^o eu pensar nos lances
 presentes e futuros da m.^a vida. Ao outasas dias de viagem ja era
 corrupta e podre a agua de ração, de man.^a q' se lancão fora os bi-
 cho p.^o poder beber-se: tem-se lancado as mar m.^a barras de car-
 ne salgada podre. Em fim tudo aqui he hũa desordem, pela fol-
 ta de provid.^a em tudo: todas as cordas da Fragata estão podres,
 menos as engarrias, todas as velas estão avariadas, de sorte q' se
 rouga com qualq.^r viracão: a tripulação não presta; sem se
 multando estado ficaremos perdidos, se por nossa desgraça for mos
 accomettidos de algum temporal rijo. Não ha botica sufficiente
 p.^o os doentes, pois não conta mais do q' de meia dúzia de heroy,
 sendo aqui as moléstias em abundancia; não ha galinhas, nem
 carne fresca p.^o elles. Finalm.^{te}, p.^o dizer tudo de hũa vez, se
 eu soubera o estado, em q' estava a Fragata Princesa Carlota,
 refugnava abolutam.^{te} de metter-me nella e a Livraria, e Bibl.
 n.^o m.^a faria hum grande serviço ao A.R. Apres.^o de
 tudo isto, confio na misericordia Divina, e nos livrara do ris-
 co, q' q' estamos expostos; e a cuja Providencia estou entregue
 com a maior resignação. P.^o M.^a terá a bond.^e de me recom-
 mendar a todos os da nossa amirada; e espero me inclina nas
 suas orações, felicitando-me com a sua beneção, rogando isto
 m.^a a m.^a Mãe e Pia, a q.^{ue} não possa applicar a perturbação
 da m.^a cabeça, e as vees chego a perder o fôlego, pensando como

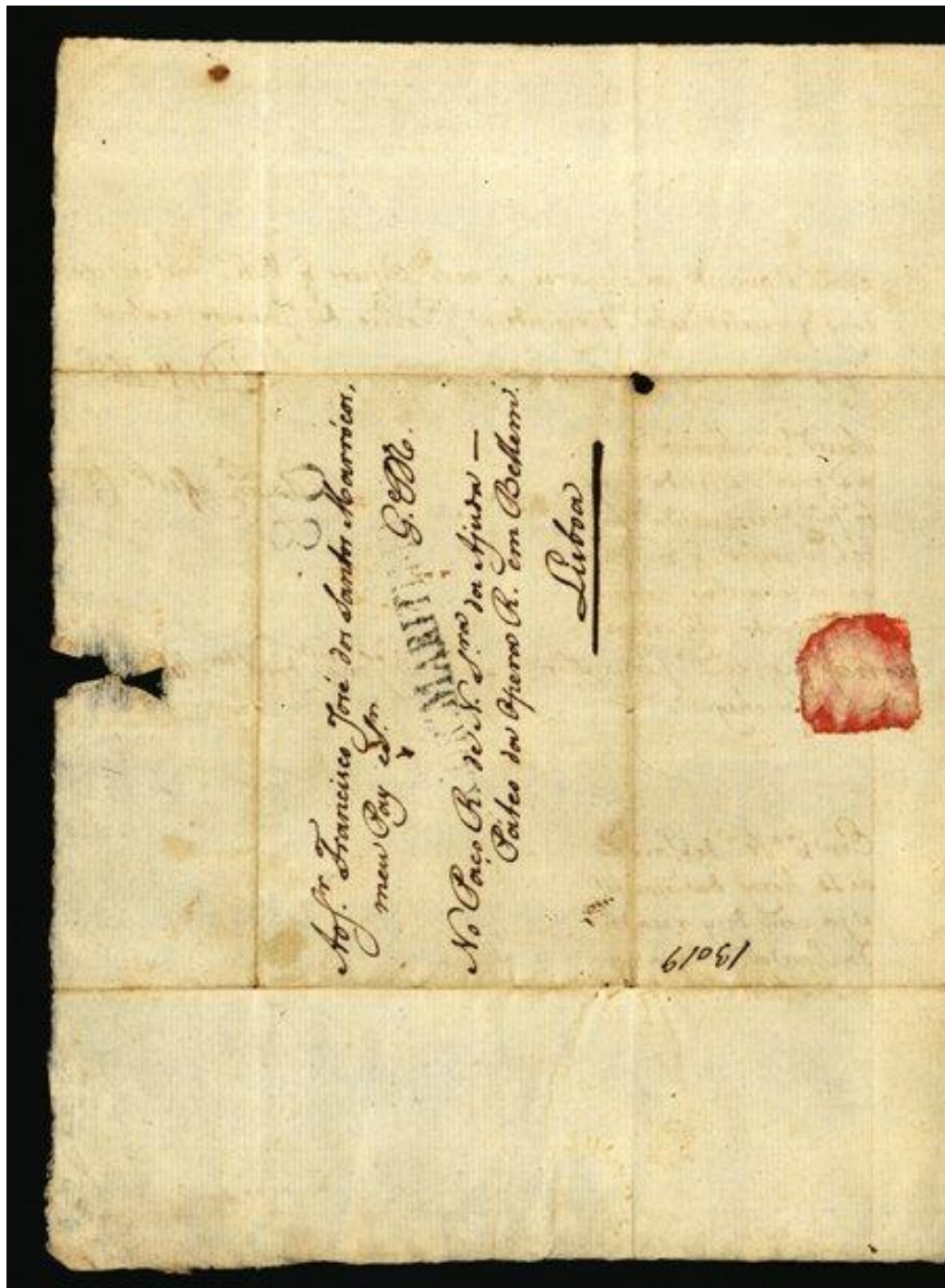
Carta de Luis Joaquim dos Santos Marrocos para seu pai Francisco José dos Santos
 Marrocos [12 de abril de 1811], Biblioteca da Ajuda, Lisboa, BA 54-VI-12 n.º1.

Fac-símile da primeira carta de Luis Joaquim dos Santos Marrocos (1811)



Carta de Luis Joaquim dos Santos Marrocos para seu pai Francisco José dos Santos Marrocos [12 de abril de 1811], Biblioteca da Ajuda, Lisboa, BA 54-VI-12 n.º1.

Fac-símile da primeira carta de Luis Joaquim dos Santos Marrocos (1811)



Carta de Luis Joaquim dos Santos Marrocos para seu pai Francisco José dos Santos Marrocos [12 de abril de 1811], Biblioteca da Ajuda, Lisboa, BA 54-VI-12 n.º1.

VIII. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AMORIM, João Pedro de. **Diccionario de Marinha**. Lisboa: Imprensa Nacional, 1841.

BLUTEAU, D. Rafael. **Diccionario da Lingua Portugueza**. Lisboa: Officina de Simão Thaddeo Ferreira, 1789.

CHERNOVIZ, Pedro Luiz Napoleão. **Diccionario de Medicina Popular**. 2.ed. Rio de Janeiro: Eduardo & Henrique Laemmert, 1851.

CONCEIÇÃO, Adriana Angelita da. Um bibliotecário de coração melancólico: Luís Joaquim dos Santos Marrocos e a prática de escrita de cartas. **VI Simpósio Nacional de História Cultural**. Escritas da História: Ver – Sentir – Narrar. Universidade Federal do Piauí – UFPI, Teresina – PI, 2012. Disponível em: <http://gthistoriacultural.com.br/VIsimposio/anais/Adriana%20Angelita%20da%20Conceicao.pdf>. Acessado em: 17/01/2016.

ESPARTEIRO, Antonio Marques. **Dicionário Ilustrado de Marinha**. 2.ed. Lisboa: Livraria Clássica Editora, 1943.

FREITAS, Antonio Gregório de. **Novo Diccionario da Marinha de Guerra e Mercante**. Lisboa: Imprensa Silviana, 1851.

GARCIA, Rodolfo (editor). Cartas de Luiz Joaquim dos Santos Marrocos. 1811-1821. **Anais da Biblioteca Nacional**, Rio de Janeiro, v. 56, 1938.

GINZBURG, Carlo. Sinais: raízes de um paradigma indiciário. **Mitos, emblemas, sinais: Morfologia e História**. São Paulo: Cia das Letras, 1989.

GOMES, Laurentino. **1808: Como uma rainha louca, um príncipe medroso e uma corte corrupta enganaram Napoleão e mudaram a História de Portugal e do Brasil**. São Paulo: Planeta, 2008.

LANGGAARD, Theodoro J. H. **Diccionario de Medicina Domestica e Popular**. Rio de Janeiro: Eduardo & Henrique Laemmert, 1865.

MERRIEN, Jean. **A vida quotidiana dos marinheiros no tempo do Rei-Sol**. Lisboa: Livros do Brasil, 1969.

O'NEIL, Thomas. **A vinda da Família Real Portuguesa para o Brasil**. Rio de Janeiro: José Olympio, 2007. (Edição original de 1810)

PINTO, Luiz Maria da Silva. **Diccionario da Lingua Brasileira**. Ouro Preto: Typographia de Silva, 1832.

RAMOS, Fábio Pestana. **A dura vida dos navegantes**, 2012. Disponível em: <http://www.revistadehistoria.com.br/secao/capa/a-dura-vida-dos-navegantes>. Acesso em: 10/01/2016.

SCHWARCZ, Lilia Moritz. **A longa viagem da Biblioteca dos Reis: do Terremoto de Lisboa à Independência do Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.